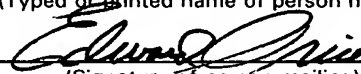


PATENT APPLICATION

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant:	Yasuhito MIYATA)	<u>CERTIFICATE OF MAILING BY "EXPRESS MAIL"</u>
Appln. No.:	Unassigned)	"Express Mail" Mailing Label Number
Filed:	Herewith)	<u>EL 961662356 US</u>
Title:	AIRBAG DEVICE AND MOTORCYCLE WITH THE AIRBAG DEVICE)	Date of Deposit <u>March 12, 2004</u>
TC/A.U.:	Unassigned)	I hereby certify that this paper or fee is being deposited with sufficient postage utilizing the United States Postal Service "Express Mail Post Office to Addressee" Service under 37 CFR §1.10 on the date indicated above and is addressed to the Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450.
Examiner:	Unassigned)	<u>Edward Price</u>
)	(Typed or printed name of person mailing)
Docket No.:	79949)	
Customer No.:	22242)	(Signature of person mailing)

TRANSMITTAL OF PRIORITY DOCUMENT

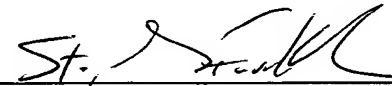
Mail Stop PATENT APPLICATION
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Dear Sir:

A claim for priority based on Japanese Patent Application No. JP2003-113014 is filed herewith for the above-identified U.S. application. Enclosed, in compliance with 37 C.F.R. §1.55, is a Certified Copy of the Japanese Priority Document, filed April 17, 2003.

Respectfully submitted,

Date: March 12, 2004


Stephen S. Favakeh
Registration No. 36,798

FITCH, EVEN, TABIN & FLANNERY
Suite 1600
120 South LaSalle Street
Chicago, Illinois 60603-3406
Telephone: (312) 577-7000
Facsimile: (312) 577-7007



日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 4 月 1 7 日
Date of Application:

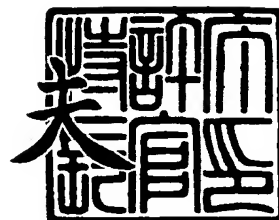
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 1 1 3 0 1 4
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 1 1 3 0 1 4]

出 願 人 タ カ タ 株 式 会 社
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 2 月 1 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康





【書類名】 特許願

【整理番号】 PD03003TAK

【提出日】 平成15年 4月17日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62J 27/00
B60R 21/16

【発明者】

 【住所又は居所】 東京都港区六本木 1 丁目 4 番 3 0 号 タカタ株式会社内

 【氏名】 宮田 保人

【特許出願人】

 【識別番号】 000108591

 【氏名又は名称】 タカタ株式会社

【代理人】

 【識別番号】 100105120

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 岩田 哲幸

 【電話番号】 (052)681-6800

【選任した代理人】

 【識別番号】 100106725

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 池田 敏行

【手数料の表示】

 【予納台帳番号】 172215

 【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

 【物件名】 明細書 1

 【物件名】 図面 1

 【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 エアバッグ装置、エアバッグ装置付オートバイ

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 前方衝突の際、乗員の前方側に形成される乗員保護領域に展開膨張するエアバッグを有するエアバッグ装置であって、

オートバイのハンドル部に係合可能な係合部を備えていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 2】 請求項 1 に記載のエアバッグ装置であって、

前記エアバッグを収容する収容体に前記係合部が設けられていることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 3】 請求項 1 または 2 に記載のエアバッグ装置であって、

長尺状に延在する前記ハンドル部の長手方向に沿って前記エアバッグが配置される構成であることを特徴とするエアバッグ装置。

【請求項 4】 請求項 1 ～ 3 のいずれかに記載のエアバッグ装置が装着されたエアバッグ装置付オートバイ。

【発明の詳細な説明】

【 0 0 0 1 】

【発明の属する技術分野】

本発明は、オートバイに搭載されるエアバッグ装置の構築技術に関する。

【 0 0 0 2 】

【従来の技術】

従来、オートバイにエアバッグ装置を装着することによって乗員の保護を図る種々の技術が知られている。例えば、自動二輪車において、前方衝突を起こした際に、車体フレームに取り付けられたケース内に収容されたエアバッグが、膨張ガスによって展開膨張し、これにより乗員を拘束するという技術が公知である（例えば、特許文献 1 参照。）。この技術では、エアバッグの保護エリアを広く確保する可能性が提示されているが、オートバイのように四方が開放された構成の車体にエアバッグ装置を搭載する場合には、乗員をエアバッグによって確実に拘束するのに有効な更なる技術を構築する要請が高い。

【0003】

【特許文献1】

特開 2002-137777 号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

本発明は、かかる点に鑑みてなされたものであり、オートバイにおいて、事故の際に乗員の保護徹底に資するエアバッグ構成技術、およびその関連技術を提供することを課題とする。

【0005】

【課題を解決するための手段】

上記課題を達成するため、各請求項記載の発明が構成される。これら各請求項に記載の発明は、各種のオートバイに搭載されるエアバッグ装置の構成に適用し得る。なお、本明細書において、「オートバイ」は、鞍乗車両、すなわち乗員がシートに跨って着座する形態の車両を広く含むものとし、例えば乗員シートの前方に燃料タンクが併設されたタイプの自動二輪車、乗員シートとハンドル支持用ヘッドパイプとの間に空間部が形成されたスクータータイプの自動二輪車のいずれも包含する。さらに自動二輪車以外に、三つ以上の走行輪を有しつつ乗員が鞍乗して着座する車両（例えばピザ宅配等に用いられる三輪式バイク、悪路走破用の三輪ないし四輪バギー式バイク）、さらにはスノーモービル等のように橇ないし無限軌道帯によって走行しつつ乗員が鞍乗して着座する車両についても上記「オートバイ」に広く包含されるものとする。

【0006】

（請求項1に記載の発明）

請求項1に記載の発明では、オートバイに装着されるエアバッグ装置は、エアバッグを備えている。

本発明のエアバッグは、オートバイの前方衝突の際、その内部に膨張ガスが供給されるようになっている。典型的には、上記エアバッグおよび該エアバッグを膨張させるための手段、例えばインフレータ等を収容体としてのリテーナーに収容し、インフレータが作動することでエアバッグの内部に膨張ガスが供給される

構成を用いる。これにより、エアバッグは乗員の前方側に形成される乗員保護領域に向かって突出しつつ展開膨張することとなる。

【0 0 0 7】

本発明のエアバッグ装置は、特に、オートバイのハンドル部に係合可能な係合部を備えていることを特徴とする。すなわち、本発明では、エアバッグ装置の一部または全部がハンドル部に係合してこのハンドル部に取り付けられるようになっている。例えば、エアバッグ装置側の形状をハンドル部に係合可能な形状とする態様や、ハンドル部側の形状をエアバッグ装置に係合可能な形状とする態様がある。

【0 0 0 8】

なお、本発明における「ハンドル部」とは、ハンドル自体はもちろん、ハンドルに取り付けられたブラケット等の各種の部材、またこれら各種の部材とハンドルとをあわせた構成のものをいう。また、本発明でいう「係合」とは、凸形状が凹形状に嵌まり込む態様や、凸形状が凹形状に引っ掛かる態様等を広く含む主旨である。典型的には、エアバッグを収容する収容体（リテーナー）にハンドル部と係合可能な形状の部位を設けることで、この収容体をハンドル部に係合させて取り付ける構成を用いる。このような構成によれば、エアバッグ装置をオートバイに取り付ける際に、その取り付け位置としてハンドル部を用いることが可能となり、ハンドル部をエアバッグ装置の取り付けに有効利用することができるため合理的である。

【0 0 0 9】

ここで、「係合部」の具体的な構成としては、ハンドル部側において突出した部位が嵌まり込み可能な凹み部、ハンドル部側において凹んだ部位に嵌まり込み可能な突出部等がある。エアバッグ装置側に凹み部を設ける場合は、例えばエアバッグを収容する収容体（リテーナー）に溝状や孔状の凹み部を設け、この凹み部が長尺状に延在するハンドルに嵌まり込む構成とする。一方、ハンドル部側に凹み部を設ける場合は、例えばハンドルとなる長尺状の部材を折り曲げて凹み形状とし（凹み空間を形成し）、収容体がこの凹み形状の部分に嵌まり込む構成とする。また、例えば中空状のパイプによってハンドルを構成する場合、このパイ

プの一部をその断面が凹み形状となるように加工し、この凹み形状の部分に収容体を嵌め込む構成とする。このような構成によれば、エアバッグ装置のハンドル部への組み付け性が更に高まる。

【 0 0 1 0 】

なお、オートバイでは、乗員の前方側に形成される乗員保護領域にハンドル部が対向する（臨む）構成が一般的であり、このような構成においてエアバッグ装置を乗員保護領域に対向したハンドル部に配置する本発明によれば、乗員保護領域へ向けてエアバッグをより安定かつ確実に突出させることが可能となる。また、ハンドル部にエアバッグ装置を取り付ける構成は、エアバッグ装置の取り付け位置を定め易く組み付け性に優れている。

【 0 0 1 1 】

また、エアバッグ装置を、リベット類、ボルト類、クリップ類の取付け手段によってハンドル部に取り付けることで、展開膨張が完了したエアバッグが乗員を拘束する際にその位置がずれるのを防止することが可能となる。また、剛性を有するハンドル部を展開膨張が完了したエアバッグの受圧部として作用させることで、乗員からエアバッグに作用する荷重をハンドル部によって確実に受けることが可能となる。一般にオートバイのハンドル部はエアバッグの展開膨張を阻害し易い位置に配置される場合があるが、このハンドル部自体にエアバッグ装置を取り付ける構成とすれば、エアバッグの展開膨張がハンドル部によって阻害されにくくすることが可能となる。従って、事故の際の乗員の保護の徹底を図ることが可能となる。

【 0 0 1 2 】

なお、エアバッグ装置の大きさ、典型的にはエアバッグを収容する収容体（リテーナー）の大きさを、ハンドル部の占める領域に対応させこの領域から大幅にはみ出さないようにするのが好ましい。このような構成によれば、エアバッグ装置がハンドル部の占める領域から大幅にはみ出すのを抑えることができ、ハンドル部の操作性を確保したうえで、ハンドル部周辺の見栄えの向上を図ることが可能となる。

【 0 0 1 3 】

(請求項 3 に記載の発明)

請求項 3 に記載の発明のエアバッグ装置は、請求項 1 または 2 に記載の構成において、更に、長尺状に延在するハンドル部の長手方向に沿ってエアバッグが配置される構成になっている。典型的には、エアバッグを収容する収容体（リテーナー）がハンドル部の長手方向に沿って配置される構成を用いる。長尺状に延在するハンドル部は、乗員保護領域に対向する（臨む）広い範囲に配置されるため、このようなハンドル部の長手方向に沿った広い範囲にわたってエアバッグを配置することで、エアバッグの突出に関する指向性を高めることが可能となり、エアバッグの突出方向の制御に効果的である。

【0014】

(請求項 4 に記載の発明)

請求項 4 に記載の発明は、請求項 1 ～ 3 のいずれかに記載のエアバッグ装置が装着されたオートバイとして特定される。これにより、乗員保護領域へ向けてエアバッグをより安定かつ確実に突出させることで、事故の際の乗員の保護徹底を図ることが可能なオートバイが提供される。

【0015】

【発明の実施の形態】

以下、本発明の一実施の形態を図面を参照しつつ詳細に説明する。ここで、図 1 は、本発明の一実施の形態に係るスクータータイプの自動二輪車 100 を乗員側から見た図であって、自動二輪車 100 にエアバッグ装置 120 を搭載した様子を示す。図 2 は、図 1 中のエアバッグ装置 120 の構成を示す図である。図 3 は、図 2 中の A-A 線断面矢視図である。図 4 は、図 2 の部分拡大図である。なお、本実施の形態の自動二輪車 100 は、本発明における「オートバイ」の一例に相当する。

【0016】

図 1 に示すように、自動二輪車 100 は、エンジンやメインフレーム等により構成される車体構成部 101、乗員が跨って着座可能なシート 103、ハンドル 104、前輪および後輪（図示省略）等を主体とするスクータとして構成される。

【0017】

自動二輪車 100 の車体構成部 101 上方であって、乗員の前方側領域は、自動二輪車 100 が前方衝突を起こした際の乗員保護領域 130 として規定される。本実施の形態において「前方衝突」には、自動二輪車 100 が前方側の衝突対象物（便宜上得に図示しない）に衝突する形態を広く包含する。また、本実施の形態における「乗員保護領域 130」は、前方衝突時の運動エネルギーによって乗員が自動二輪車 100 前方に向かって移動しようとする場合に、乗員の前方移動方向 10 上に延在し、自動二輪車 100 の前方に投げ飛ばされようとする乗員を拘束し保護するための空間として定義される。

【0018】

車体構成部 101 のうち車体の前方側のフロント部 102 に、ハンドル 104、エアバッグ装置 120、および各種のメーター類、スイッチ類などが設けられたパネル 105 等が配置されている。ハンドル 104 は、本発明における「ハンドル部」に対応しており、ハンドル本体部 104a と、このハンドル本体部 104a の両端部に取り付けられたグリップ部 104b とによって構成されている。ハンドル本体部 104a は、中空のパイプ状部材を折り曲げ加工して形成され、その折り曲げによって凹み形状とされている。すなわち、本実施の形態では、ハンドル本体部 104a が本発明における「凹み部」を形成するようになっている。このハンドル 104 は、ハンドル取付け具 106 によって車体側に取り付けられている。

【0019】

特に、本実施の形態のエアバッグ装置 120 は、ハンドル 104 に取り付けられており、上記の乗員保護領域 130 に臨むように配置されている。すなわち、本実施の形態では、エアバッグ装置 120 は、後述するエアバッグ 122 の突出（展開膨張）方向が、乗員の前方側へ向かうように配置されている。

【0020】

図 2 に示すように、エアバッグ装置 120 は、エアバッグ 122、このエアバッグ 122 を収容するリテーナー 128、エアバッグ 122 がリテーナー 128 から展開して膨張するよう膨張ガスを供給するインフレーター 129、本体取付け

具 125、カバー体 126、エアバッグ固定具 127等を主体として構成される。

【0021】

図3に示すように、リテーナー 128は、その両端部に溝状に延びる凹み部 128aを備えており、この凹み部 128aがハンドル本体部 104aのうち上下方向に延びる部位に嵌まり込み（係合）可能になっている。このリテーナー 128が本発明における「収容体」に対応しており、凹み部 128aが本発明における「係合部」に対応している。リテーナー 128は、凹み部 128aをハンドル本体部 104aに嵌め込んだ状態で、本体取付け具 125によってハンドル 104側に取り付け固定される。これにより、エアバッグ装置 120全体がハンドル 104に装着されることとなる。

【0022】

カバー体 126は、リテーナー 128の上部を覆う一方、エアバッグ 122が突出（展開膨張）する際に薄肉状に形成されたテアライン（図示省略）に沿って開裂してエアバッグ 122の突出動作を許容する。

エアバッグ 122は、リテーナー 128の内部において、例えば図4に示すように蛇腹状に折り畳まれ、エアバッグ固定具 127によってハンドル本体部 104aに取り付けられている。

なお、本体取付け具 125、エアバッグ固定具 127、および前記のハンドル取付け具 106としては、リベット類、ボルト類、クリップ類等を必要に応じて適宜用いることができる。

【0023】

次に、上記のように構成され製造される本実施形態の自動二輪車 100およびエアバッグ装置 120の作用について、図1～図4に加え図5および図6等を参照しながら説明する。ここで図5は、エアバッグ装置 120の展開初期の状態を模式的に示す図である。図6は、エアバッグ装置 120の展開完了時の状態を模式的に示す図である。

【0024】

乗員が乗車する自動二輪車 100が、その進行方向側にて衝突事故を起こした

場合、乗員は自動二輪車 100 の前方（図 1 中の矢印 10 方向）に向かって移動し（投げ飛ばされ）ようとする。本実施の形態では、前方衝突の検知によりエアバッグ装置 120 が作動し、乗員保護領域 130 に向かってエアバッグ装置 120 からエアバッグ 122 の突出（展開）が開始される。すなわち、膨張ガス供給手段としてのインフレーター 129 からエアバッグ 122 内へ膨張ガスの供給が開始されることでエアバッグ 122 の展開膨張が開始される。エアバッグ装置 120 の展開初期の状態が、例えば図 5 に示される。

図 5 に示すように、エアバッグ装置 120 の展開初期では、エアバッグ 122 は、リテーナー 128 から飛び出しつつカバー体 126 を開裂し、展開しつつ膨張する。このようにエアバッグ 122 が展開しつつ膨張する態様が、本発明における「展開膨張」に相当する。

【0025】

更に、エアバッグ 122 への膨張ガスの供給が継続され、最終的にはエアバッグ装置 120 の展開が完了する。この状態が、例えば図 6 に示される。

図 6 に示すように、エアバッグ 122 が完全に展開膨張したこの状態では、膨張したエアバッグ 122 が乗員保護領域 130 に充溢し、衝突時の運動エネルギーによって車体の前方（図 1 中の矢印 10 方向）へ移動しようとする乗員を当該乗員保護領域 130 において確実に保持拘束し、自動二輪車 100 前方へ投げ飛ばされるのを未然に防止する。

【0026】

以上のように、本実施の形態のエアバッグ装置 120 によれば、ハンドル 104 をエアバッグ装置 120 の取り付けに有効利用することができる。とりわけ、リテーナー 128 の凹み部 128a が、ハンドル本体部 104a に嵌まり込む構成としたため、ハンドル 104 自体の形状をエアバッグ装置 120 の配置に利用することができ合理的である。

【0027】

また、本実施の形態のエアバッグ装置 120 によれば、当該エアバッグ装置 120 をハンドル 104 に取り付けることで、ハンドル 104 等の突起部分に引っ掛かりエアバッグ 122 の展開膨張が阻害されにくくすることができる。一般に

オートバイのハンドルはエアバッグの展開膨張を阻害し易い位置に配置される場合があるが、このハンドル 104 自体にエアバッグ装置 120 をモジュールごと配置する本実施の形態はこのような場合に特に有効である。従って、事故の際に乗員の保護徹底を図ることが可能となる。

【0028】

また、本実施の形態のエアバッグ装置 120 のこのような構成は、エアバッグ 122 の突出に関する指向性を高めることを可能とし、エアバッグ 122 の突出方向の制御に効果的である。すなわち、エアバッグ全体が収容体（リテーナー）に収容された従来の構成では、エアバッグを適正な突出方向へ突出させるべくエアバッグの折り畳み形態等を工夫する必要があるが、本実施の形態によれば、乗員保護領域 130 へ向けてエアバッグ 122 を安定かつ確実に突出させることが可能となる。特に、長尺状のハンドル 104 の長手方向に沿った広い範囲にわたってエアバッグ 122 を配置することでこの効果が更に高まることとなる。

【0029】

また、本実施の形態では、エアバッグ 122 をエアバッグ固定具 127 によってハンドル 104 に固定する構成としたため、展開膨張が完了したエアバッグ 122 が乗員を拘束する際にその位置がずれにくく、しかも剛性を有するハンドル 104 がこのエアバッグ 122 の受圧部として作用するため、乗員からエアバッグ 122 に作用する荷重をハンドル 104 によって確実に受けることができる。

【0030】

（他の実施の形態）

なお、本発明は上記の実施の形態のみに限定されるものではなく、種々の応用や変形が考えられる。例えば、上記実施の形態を応用した次の各形態を実施することもできる。

【0031】

上記実施の形態のエアバッグ装置 120 にかえて、図 7 に示す構成のエアバッグ装置 220 を用いることもできる。なお、図 7 において図 2 に示す要素と同一の要素には同一の符号を付しており、その詳細な説明については省略するものとする。

図 7 に示す態様では、ハンドル本体部 104 a の車体側への固定箇所をより下げた構成とし、これにより形成される凹み形状の凹み空間 230 にエアバッグ装置 220 全体をモジュールごと配置している。ハンドルの従来の固定箇所では、エアバッグ装置 220 全体を配置するスペースは確保できない場合があるが、ハンドルの固定箇所を P1 から P2 へ下げることにより、エアバッグ装置 220 全体を配置するスペースの確保が可能となる。

【0032】

この形態では、ハンドル本体部 104 a による凹み形状の凹み度合いが大きく設定されており、リテーナー 128 全体がこの凹みに嵌まり込むような構成になっている。この際、リテーナー 128 全体が、ハンドル本体部 104 a に係合可能な「係合部」となる。なお、この実施の形態では、エアバッグ 122 は例えばロール状に折り畳まれてリテーナー 128 に収容されている。このような構成によれば、ハンドル 104 をエアバッグ装置 220 の取り付けに有効利用することができ合理的である。また、リテーナー 128 がハンドル本体部 104 a の占める領域内に配置されるため、ハンドル 104 の操作性を確保したうえで、ハンドル 104 周辺の見栄えの向上を図ることが可能となる。

【0033】

なお、以上説明してきた実施の形態や種々の変更例の記載に基づいた場合、本発明では以下の構成を採り得る。

すなわち、本発明では、「前方衝突の際、エアバッグが乗員の前方側に形成される乗員保護領域に展開膨張するエアバッグ装置が装着されたエアバッグ装置付オートバイであって、ハンドル部に、前記エアバッグ装置の一部ないし全部に係合可能な係合部が設けられていることを特徴とするエアバッグ装置付オートバイ。」という構成が考えられる。すなわち、エアバッグ装置の形状、典型的にはリテーナーの形状にオートバイのハンドル部の形状を対応させた構成を用いることもできる。このような構成によっても、請求項 1 に記載の発明と同様の作用効果を奏する。

【0034】

また、ハンドル本体部 104 a をその断面が凹み形状となるように加工し、こ

の凹み形状の部分にエアバッグ装置 120, 220 の一部または全部が嵌まり込むような構成とすることもできる。

【0035】

また、上記実施の形態ではスクータータイプの自動二輪車 100 について記載したが、他の種類のオートバイに本発明を適用することもできる。

【0036】

【発明の効果】

本発明によれば、オートバイにおいて、事故の際に乗員の保護徹底に資するエアバッグ構成技術、およびその関連技術が提供されることとなった。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明の一実施の形態に係るスクータータイプの自動二輪車 100 を乗員側から見た図であって、自動二輪車 100 にエアバッグ装置 120 を搭載した様子を示す。

【図2】

図1中のエアバッグ装置 120 の構成を示す図である。

【図3】

図2中のA-A線断面矢視図である。

【図4】

図2の部分拡大図である。

【図5】

エアバッグ装置 120 の展開初期の状態を模式的に示す図である。

【図6】

エアバッグ装置 120 の展開完了時の状態を模式的に示す図である。

【図7】

別の実施の形態のエアバッグ装置 220 の構成を示す図である。

【符号の説明】

100…自動二輪車

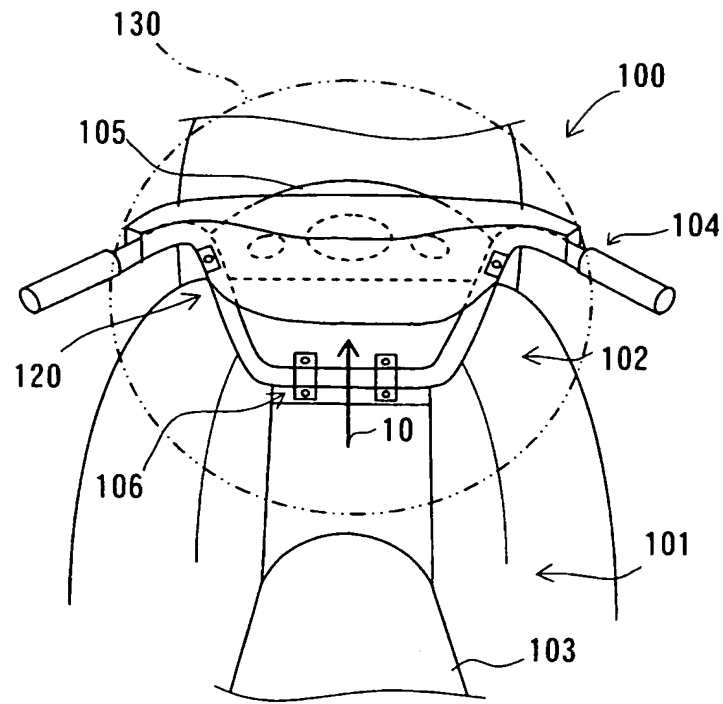
101…車体構成部

1 0 2 …フロント部
1 0 3 …シート
1 0 4 …ハンドル
1 0 4 a …ハンドル本体部
1 0 4 b …グリップ部
1 0 5 …パネル
1 0 6 …ハンドル取付け具
1 2 0 …エアバッグ装置
1 2 2 …エアバッグ
1 2 5 …本体取付け具
1 2 6 …カバースタ
1 2 7 …エアバッグ固定具
1 2 8 …リテーナー
1 2 9 …インフレーター
1 3 0 …乗員保護領域

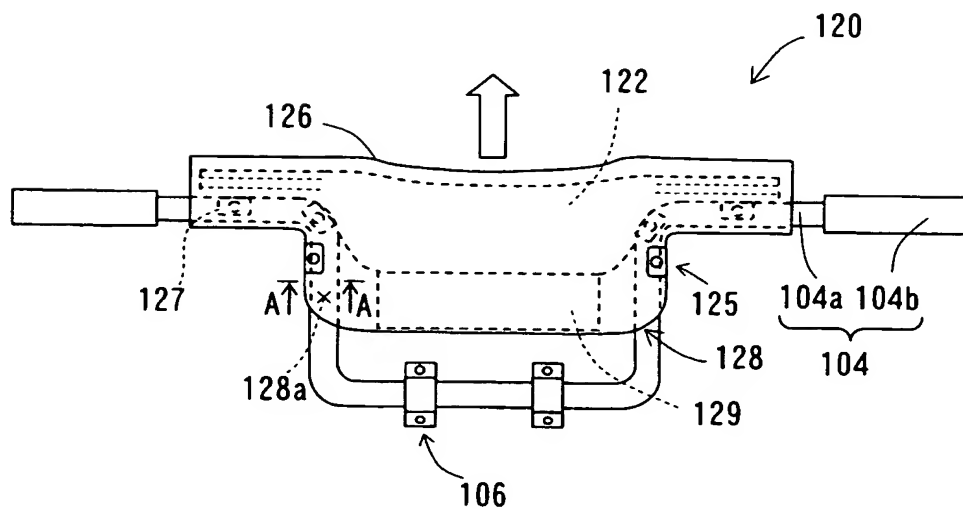
【書類名】

図面

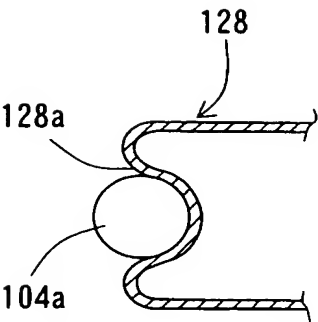
【図 1】



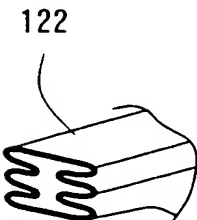
【図 2】



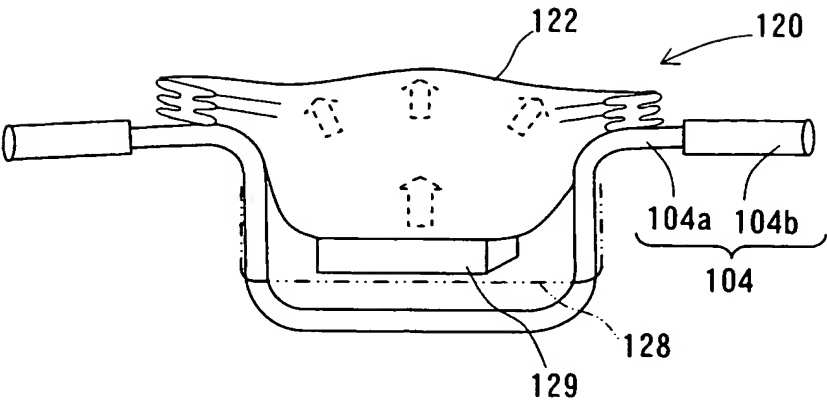
【図 3】



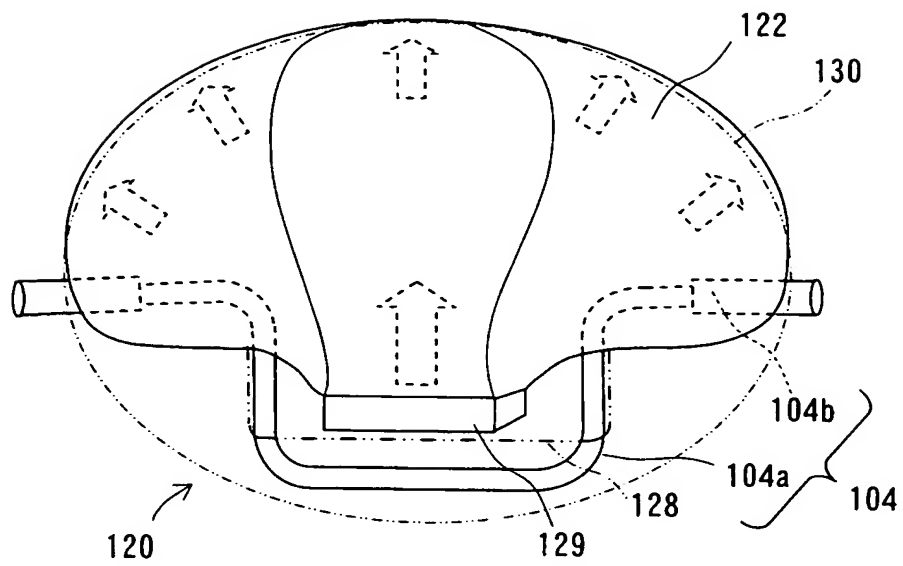
【図 4】



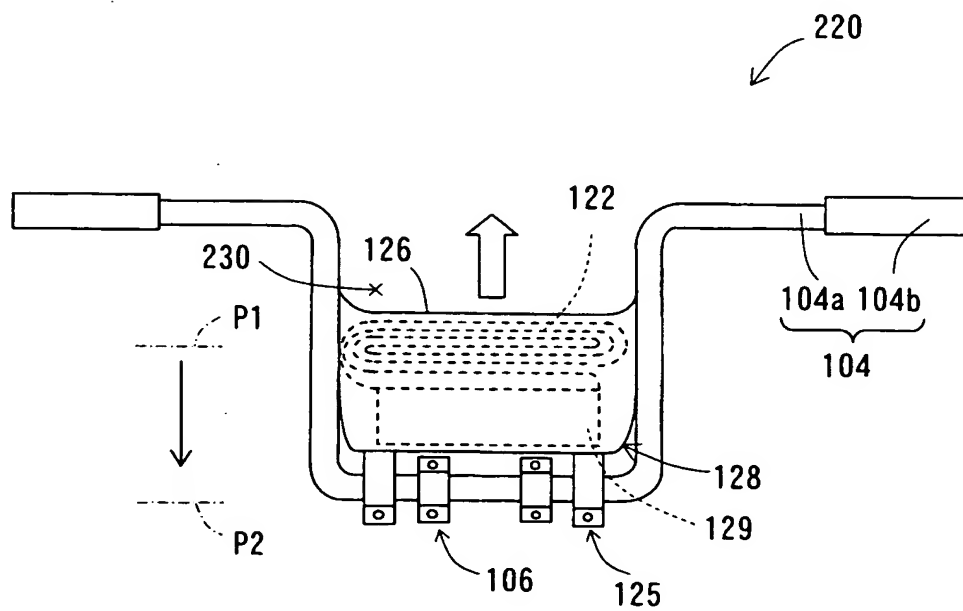
【図 5】



【図 6】



【図 7】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 オートバイにおいて、事故の際に乗員の保護徹底に資するエアバッグ構成技術、およびその関連技術を提供する。

【解決手段】 オートバイとしての自動二輪車 1 0 0 に、前方衝突の際、乗員の前方側に形成される乗員保護領域へ向けて突出しつつ展開膨張するエアバッグ 1 2 2 を有するエアバッグ装置 1 2 0 を搭載する。エアバッグ装置 1 2 0 は、リテーナー 1 2 8 の凹み部 1 2 8 a をハンドル本体部 1 0 4 a に嵌め込んだ状態で、本体取付け具 1 2 5 によってハンドル 1 0 4 側に取り付け固定される。

【選択図】 図 2

特願 2 0 0 3 - 1 1 3 0 1 4

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 1 0 8 5 9 1]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 7 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区六本木 1 丁目 4 番 3 0 号

氏 名

タカタ株式会社